中部様式

令和２年度　地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

富士宮市地域公共交通活性化協議会

平成２１年１月１５日設置

フィーダー系統　令和２年６月２５日　確保維持計画策定等

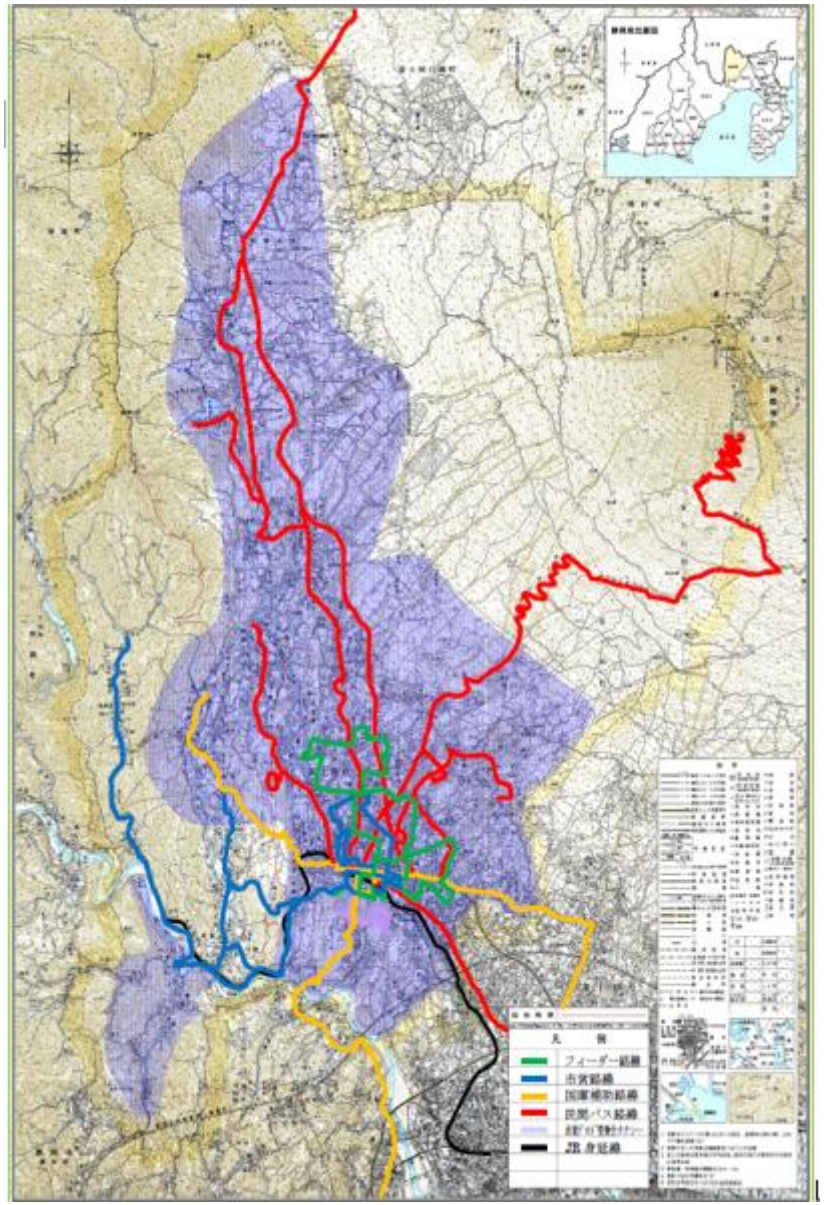
1.直近の二次評価の活用・対応状況

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 （具体的対応内容）	今後の対応方針
評価できる取組 利用者満足度調査や市民満足度調査アンケートの実施や地区の会合などで地域公共交通説明会を実施し利用促進に取り組んでいる点は評価します。	利用者満足度調査は実施した。 市民満足度調査は、新型コロナウイルス感染症拡大により令和元年度の調査を利用。 地域公共交通説明会は、回数を減らし実施。	利用者満足度調査や市民満足度調査アンケートを実施し、利便性の向上に努める。 地域公共交通説明会は、引き続き実施し、利用の拡大に繋げられるように努める。
期待する取組 一部路線については、目標値に満たない路線も見受けられましたが、継続して富士宮市公共交通ＰＤＣＡ（事業評価）に基づき事業を実施するようお願いします。既存の富士宮市第二次総合交通計画の見直しを図り、地域公共交通網形成計画の策定を期待します。	富士宮市公共交通ＰＤＣＡ（事業評価）指針に基づき事業評価を行い、宮タクの利便性の向上を検討し、宮タクの増便や利便性の向上を検討した。 令和２年度末までに、法定計画である、富士宮市第２次地域公共交通計画を策定予定。	富士宮市公共交通ＰＤＣＡ（事業評価）指針に基づき評価・分析を行い事業の適正化に努める。 富士宮市第２次地域公共交通計画に基づき公共交通の維持、利便性の向上に努める。

2.協議会が目指す地域公共交通の姿　（Plan）

◎地域の特性、概要、公共交通の取り組み

・市の面積は389㎢
・富士山西南麓、日本一標高差（35m～3776m）
・マイカーの依存度が高い
・JR身延線及び幹線道路を運行する民間路線バスを交通体系の軸とする
・平成20年4月から市営公共交通を運行
　「宮バス」コミュニティバス
　「宮タク」デマンド型乗合タクシー
・「宮バス」が中心市街地と周辺住宅地を横断的に結ぶ
・「宮タク」が交通ネットワークを面的にカバーする



◎計画等における公共交通に関する目標及び期間

〇富士宮市地域公共交通計画（H30年度～R2年度）
・地域の実情に即した便利な生活交通の実現
・既存の公共交通の維持
・各交通機関と連携し利便性の高いサービスの提供
・市民・交通事業者と連携した利用促進などによる利用環境の向上を図る

〇第５次富士宮市総合計画（H28年度～H37年度）
・公共交通が整備された便利なまち

〇都市計画マスタープラン（R2年度～R21年度）
・市民に寄り添い、生活を支える交通システムの形成

3.目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容　（Do）

◎計画に位置づけられた事業及び内容

（民間路線バスの維持）
・地域内を運行する不採算路線の運行欠損額の一部に対し、市補助金を交付する。
・広域幹線路線については、国庫補助を受け路線を維持
・市営公共交通と連携を図ることで、路線を維持
◎コロナウイルス対策バス・タクシー感染拡大防止支援事業補助金を制定し、車内の衛生環境整備のための消耗品購入の補助を行う。（令和２年度）

（宮バス、宮タクの維持、利用促進）
・「宮バス（東南循環）・（北循環）」は、中心市街地と周辺住宅地を横断的に結び、富士宮駅で市域内外を広域的に運行する地域間幹線系統の大月線・曽比奈線・大渕線・蒲原病院線・新富士線と接続による利用の相乗効果を図っている。
・「宮タク」は、市内の広い範囲に敷設した交通ネットワークを面的にカバーしている。
・地域公共交通説明会などで利用促進を継続的に行い、制度の周知、利用の拡大に努める。
◎ユニバーサルデザインタクシーを新車購入する宮タク運行タクシー事業者に対し補助を行う。（1台30万円　年度1社2台まで　令和2年度から令和4年度）

（JR身延線、路線バス、宮バス、宮タクの連携）
・様々なモードを乗り継ぐことで広域的な移動も可能となるため、宮バス及び宮タクは、JR身延線、路線バスの乗り継ぎを図る。

（高齢者運転免許証自主返納の支援）
・高齢ドライバーによる交通事故の防止と公共交通の利用促進
・運転免許証を自主返納した高齢者に公共交通補助券を交付
◎公共交通補助券の交付額の増額　5千円から1万円へ（令和２年４月）
◎利用範囲の拡大（令和２年４月）
市営公共交通「宮バス」「宮タク」の運賃、民間路線バスの高齢者優遇定期券の購入の利用に加え、民間路線バス、宮タク運行タクシー事業者の一般タクシー乗車賃として利用可能となる。

4.計画の達成状況の評価指標とその結果　（Check）

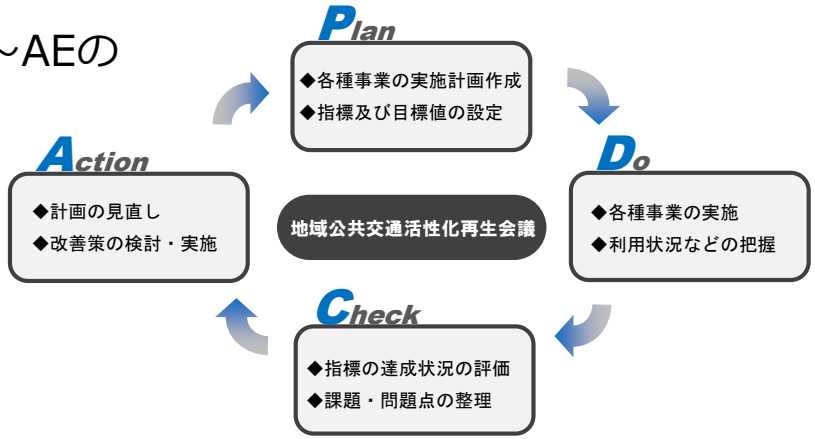
当市における、地域の実情に即した便利な生活交通の実現を図るため、富士宮市公共交通計画に位置づけられている基本方針及び基本構想を踏まえ、富士宮市公共交通PDCA（事業評価）指針による調査・分析を毎年行うとともに、隔年で評価を行うことにより、限られた予算の中において、財政負担、市民要望、事業者調整のバランスを取り、常により良い形態への改善を意識し、適宜運行の見直しについての検討を行う。

【評価指標及び基準】

○数値評価・・・事業費に対する運賃収入等の収入割合（50%以上）及び1月当たり目標乗車人数（路線ごとに各年設定）の達成率を5点満点で点数化し、双方の合計点数をA～Eの5段階に評価する。

○満足度評価・・アンケート形式による利用者満足度調査を行い、5点満点で付けられた満足度の平均点数をA～Eの5段階に評価する。

○総合評価・・・数値評価と満足度評価を併せ、AA～AEの25段階に評価し、それをさらにAA～ACをA＋、AD～AEをA－というように9段階で総合的な評価を行い、その評価に対する対応策を検討し実施する。



4.計画の達成状況の評価指標とその結果　（Check）

○実績・評価　令和2年度宮バス　事業評価(平成31年4月～令和2年3月)

路線名	年間実車走行距離(km)	年間路線事業費(円)	当該月の実績 運賃収入(円)	補助金収入(円)	オーナー収入(円)	収入合計(円)	収支割合(%)	収支評価(点)	利用者数(人)	利用者目標値	人数達成率(%)	人数評価(点)	総合得点(点)	満足度評価	本 総合評価
中央循環	78,318.0	25,511,775	7,293,033	6,286,340	3,060,000	16,639,373	65	4	40,298	32,880	123	4	8	B	B+
東南循環	16,087.5	5,370,900	1,217,832	1,323,440	960,000	3,501,272	65	4	7,908	8,364	95	2	6	B	C+
北循環	32,700.0	12,084,525	1,490,776	2,977,740	1,396,800	5,865,316	49	2	15,212	11,052	138	4	6	B	C+
北循環(北コース)	15,369.0	5,370,900	658,266	1,323,440	796,800	2,778,506	52	3	6,717	6,636	101	3	6	B	C+
北循環(西コース)	7,194.0	2,685,450	369,166	661,720	120,000	1,150,886	43	2	3,767	2,208	171	5	7	B	C+
北循環(東コース)	10,137.0	4,028,175	463,344	992,580	480,000	1,935,924	48	2	4,728	2,208	214	5	7	B	C+
芝川路線	71,372.2	24,169,051	3,515,666	5,955,480	72,000	9,543,146	39	2	22,829	21,600	106	3	5	B	D+
芝富線	12,811.2	4,028,175	712,404	992,580	0	1,704,984	42	2	4,626	5,616	82	2	4	B	D+
稲子線	24,303.6	8,056,350	569,184	1,985,160	0	2,554,344	32	2	3,696	3,456	107	3	5	B	D+
稗久保線	20,943.8	7,384,988	1,289,596	1,819,730	72,000	3,181,326	43	2	8,374	6,912	121	4	6	B	C+
香葉台線	13,313.6	4,699,538	944,482	1,158,010	0	2,102,492	45	2	6,133	5,616	109	3	5	B	D+
市営バス全体	198,477.7	67,136,251	13,517,307	16,543,000	5,488,800	35,549,107	53	3	86,242	73,896	117	4	7	B	C+

85%以上(5点)
60%～84%(4点)
50%～59%(3点)
25%～49%(2点)
24%以下(1点)

目標値
50%

160%以上(5点)
110%～159%(4点)
100%～109%(3点)
50%～99%(2点)
49%以下(1点)

利用者
満足度
調査結果

4.0⇒B

満足度
ABC=＋
DE　=－

総合得点:10点(A)
8点～9点(B)
6点～7点(C)
4点～5点(D)
3点以下(E)

- 収支率調査及び乗車人員調査については、これまで当該年度の４月から７月までを調査期間としていたが、令和元年度に中部運輸局から前年１年の評価方法の検討を求められているため、前年度１年間を調査期間とした。
- 令和元年度を調査期間とし、事業全体としては収支割合、利用者数ともに目標値を上回っているが、一部で路線全体の収支割合が目標値を下回っているところも見受けられる。
- 地域公共交通説明会の開催を行い、宮バスの利用の少ない地域に入りPDCA等の公共交通の現状の情報提供を行うことで利用促進を図り、利用者の拡大につなげた。
- 令和2年9月18日の公共交通会議で公共交通のPDCA評価に対する報告と協議を行い、翌年度以降の事業の見直しに役立てた。

5.自己評価から得られた課題と対応方針　（Act）

（課題）

・宮バス事業の委託先を複数の事業者に分けたことで、スケールメリットが減少し事業費が増加した。

・事業全体の収支割合は目標値に届いているが、路線別で見ると未到達のところもある。

（今後の取り組み）

・交通事業者と協力して、地区の会合や寄り合い処などで公共交通の現状に関する説明会を実施する。

・公共交通イベントの開催などをとおして利用促進を図る。

・宮タクのエリア拡大、乗り継ぎの改善、増便を検討する。

・高齢者運転免許証自主返納支援事業の更なる充実を図り、高齢者ドライバーによる交通事故の防止と、運転免許証返納後の足を支える公共交通の利用促進を図る。

（別添1）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

令和3年1月15日

協議会名：富士宮市地域公共交通活性化再生会議

評価対象事業名：地域公共交通確保維持事業（陸上交通における地域内フィーダー系統）

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行（航）区間、整備内容等を記載（陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助（調査検討の経費を除く。）を受けている場合は、その旨記載）】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか（方向性又は具体的な内容）を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
富士急静岡バス株式会社	富士宮市市営バス「宮バス東南循環（申請番号1）」	収支率・利用者数の目標値を設定するとともに、アンケート調査等を実施し、分析、評価及び運行内容の検討を行った。また、地域公共交通説明会や広報誌において、公共交通の現状について情報提供を行い、事業に対する利用者の重要性を認識してもらうことで、利用の拡大を推進した。さらに、乗換案内検索サイトに時刻表等を掲載し、利便性の向上を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	事業費に対する運賃収入等の収支割合は、目標値の50%を上回る65%となった。利用者数は659人/月で目標値の697人を若干下回った。利用者数は年々増加傾向となっているが、利用者は固定されつつもあり、新規利用者の伸び幅は少なくなっている。生活交通としての定着性は増していると見られる。	引き続き自治会や交通事業者と協力して、地域の会合や寄り合い処等で公共交通の現状などの情報提供を行い、住民に対する利用促進を図る。新たな利用者の拡大に繋げるとともに、アンケート調査等を継続実施し、利用者のニーズ把握に努め、地域に即した運行であるか分析しながら、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。
富士急静岡バス株式会社	富士宮市市営バス「宮バス東南循環（申請番号2）」						
富士急静岡バス株式会社	富士宮市市営バス「宮バス北循環（申請番号3）」	収支率・利用者数の目標値を設定するとともに、アンケート調査等を実施し、分析、評価及び運行内容の検討を行った。また、地域公共交通説明会や広報誌において、公共交通の現状について情報提供を行い、事業に対する利用者の重要性を認識してもらうことで利用の拡大を推進した。さらに、乗換案内検索サイトに時刻表等を掲載し、利便性の向上を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	事業費に対する運賃収入等の割合は、目標値の50%を若干下回る49%となった。また、利用者数は1,267/月で目標値の921人を上回わり、生活交通としての定着性が見られる。	引き続き自治会や交通事業者と協力して、地域の会合や寄り合い処等で公共交通の現状などの情報提供を行い、住民に対する利用促進を図る。新たな利用者の拡大に繋げるとともに、アンケート調査等を継続実施し、利用者のニーズ把握に努め、地域に即した運行であるか分析しながら、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

（別添１－２）

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和3年1月15日

協議会名：	富士宮市地域公共交通活性化再生会議

評価対象事業名：	地域公共交通確保維持事業（陸上交通における地域内フィーダー系統）

地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	富士宮市は富士山の西南麓に位置し、日本一標高差が大きい（3776mから35m）市である。面積は389㎢と広大で市域のほとんどは斜面で、徒歩・自転車の移動は困難な地域となっており、マイカーの依存度が高い。近年、高齢者による交通死亡事故が社会問題となっており、今後、さらなる高齢者の増加が見込まれる中、高齢者をはじめとする交通弱者のマイカー以外の移動手段を確保する必要がある。地域間幹線系統のバス路線へと接続するフィーダー系統などの市営バス路線をはじめ、他の公共交通と有機的に連携を深めることにより、市域全体の公共交通の機能充実や広域的な交通ネットワークの構築を図るとともに、地域の実情に即した便利な生活交通の確保に努め、マイカーから公共交通への転換を促し、持続可能な公共交通の実現を目指す。